

Mobilité dans La Côte-de-Gaspé

Rapport sur l'harmonisation des transports collectifs



Septembre 2016
MRC Côte-de-Gaspé

Rédaction : Amandine Chapelle

Table des matières

Mise en contexte. Rappel du mandat	4
Penser la mobilité	5
« Mobilité » : de quoi parle-t-on ?	5
Mobilité et vulnérabilité : quelles tendances ?	6
<i>Tableau 1 : Facteurs de vulnérabilité en lien avec la mobilité des personnes dans la MRC de La Côte-de-Gaspé</i>	8
Occupation du territoire dans la Côte-de-Gaspé et saines habitudes de vie : constats	9
Les services de transports collectifs sur le territoire de La Côte-de-Gaspé. État de situation	12
Situation sur la carte	12
Identités des transporteurs	14
Pistes de solutions et recommandations	18
RECOMMANDATION 1 - Constituer un comité Transports et Mobilité Côte-de-Gaspé	18
RECOMMANDATION 2 - Engager une réflexion sur la mobilité des services	19
RECOMMANDATION 3 - Soutenir les initiatives d'accès à l'information des personnes à risque d'être en situation de vulnérabilité	20
RECOMMANDATION 4 - Privilégier une densification urbaine, notamment autour des centres de services	21
RECOMMANDATION 5 - Étudier l'ouverture du transport scolaire aux adultes pour une offre de transports partagés	22
RECOMMANDATION 6 - Sensibiliser la population de la MRC aux transports collectifs et au covoiturage	22
RECOMMANDATION 7 - Assurer une veille stratégique par rapport au développement de l'électrification des transports	23
Argumentaire pour une amélioration de la mobilité dans la Côte-de-Gaspé	24
Vulnérabilité et mobilité	24
La culture de l'automobile	24
Préparer une nouvelle occupation du territoire	25
Suivre la tendance quant à l'électrification des transports	25
Sur l'importance du développement social en Gaspésie	26
Références	27

Mise en contexte. Rappel du mandat

Les transports, sous toutes leurs formes, constituent un élément crucial pour le développement de la Gaspésie. La Municipalité régionale de comté (MRC dans le texte) de La Côte-de-Gaspé n'y fait pas exception. Que ce soit pour le transport aérien, ferroviaire, maritime ou routier, de nombreux combats politiques sont menés pour le retour, le maintien ou l'amélioration des services.

Dès sa constitution en 2011, le Comité de lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale (CLPES dans le texte) de La Côte-de-Gaspé a identifié les transports comme un axe majeur d'intervention en développement social. Le CLPES est formé de plusieurs acteurs sociaux et économiques du territoire de la MRC. Celui-ci s'est doté d'un plan d'action pour répondre aux besoins de la population en termes d'amélioration des conditions socioéconomiques, d'intégration sociale et de solidarité territoriale. Dans son plan d'action, le CLPES a déterminé les axes majeurs suivants :

- Transports,
- Aînés,
- Alimentation,
- Actions transversales (exemple : lutte contre la stigmatisation sociale).

Le rapport présenté ici s'inscrit dans l'action nommée "Harmonisation de l'offre en transport" (T-4). L'action a mené à l'embauche d'une chargée de projets, Amandine Chapelle, sur une durée totale de 19 semaines. Un budget de 27 000\$ a été retenu pour cette action, issu du Secrétariat aux Aînés.

L'action a été réalisée entre le 25 mai et le 30 septembre 2016. D'un point de vue méthodologique, la chargée de projets a effectué pour la MRC une recherche documentaire sur le sujet, une collecte de données sur le territoire (en particulier auprès des transporteurs de la région) et la rédaction du présent rapport. Ce document dresse un état de situation et se termine sur des recommandations pour favoriser la mobilité des personnes et l'accès aux services les plus essentiels.

Penser la mobilité

Le mandat en harmonisation de l'offre en transport entend documenter les besoins d'accès aux transports, en particulier des personnes en situation de vulnérabilité, à l'attention des décideurs locaux et des transporteurs. Il s'agit de déterminer comment améliorer les services afin d'**assurer la mobilité du plus grand nombre, dans un souci d'accessibilité universelle**.

Il est apparu pertinent de nous pencher sur l'accessibilité des services. Cette réflexion s'est développée en tenant compte de l'occupation particulière du territoire. Nous avons considéré la vulnérabilité potentielle de certains groupes de personnes en fonction de leurs besoins de mobilité.

Les besoins de transports sont multiples et varient d'une personne à l'autre en fonction de l'âge, du lieu d'habitation, des besoins en termes de soins de santé et de l'occupation (emploi, retraite, chômage, aide de dernier recours). Il est impossible d'en faire un recensement exhaustif, mais plusieurs tendances se dégagent. Ces tendances sont décrites dans le présent rapport. De plus, aucun service de transport collectif, si flexible soit-il, ne peut répondre à l'intégralité des besoins.

« Mobilité » : de quoi parle-t-on ?

La mobilité doit être considérée comme un droit pour tous les citoyens. **Elle se définit comme notre capacité à répondre à nos besoins en nous déplaçant et en ayant accès à divers services et lieux d'appartenance.**

Personne ne peut vivre de façon totalement autarcique. Il faut pouvoir aller se nourrir, se protéger, s'éduquer, travailler, socialiser¹. Ce dont nous avons besoin se trouve souvent à l'extérieur de notre domicile : à l'épicerie, au dépanneur, dans une boutique, à l'école, à la pharmacie, au travail, dans une association ou un regroupement pour nos loisirs, etc. Il faut **opérer un déplacement pour y avoir accès**.

¹ Source : Portrait social de la pauvreté et de l'exclusion dans la Côte-de-Gaspé. 2013

Si l'on regarde l'occupation du territoire dans la MRC de La Côte-de-Gaspé, en lien avec la répartition des services, on constate que **plus de 80% de la population vit à plus d'un kilomètre de distance de plusieurs lieux qui répondent à leurs besoins**². C'est souvent plus d'une dizaine de kilomètres qui peut les séparer de ces services. Dans ce cas, c'est l'automobile individuelle qui sera privilégiée pour répondre au besoin de mobilité. Par exemple, **91% des travailleurs de la MRC se déplacent avec leur véhicule privé pour aller sur leur lieu de travail**³.

“Être mobile(s)” se conjugue avec “avoir accès”. Ces deux notions sont indissociables. Dans le cas de la MRC, l'occupation singulière du territoire et la situation démographique nous amènent à interroger en quoi les services pourraient être plus mobiles, plus qu'à une multiplication des offres de transports collectifs.

Mobilité et vulnérabilité : quelles tendances ?

Une personne en « situation de vulnérabilité » se définit comme « *une personne qui lutte contre la pauvreté. Elle vit un état de manque [...] qui mène inévitablement vers l'isolement de l'individu* »⁴. On peut aussi parler d'instabilité, d'insuffisance dans un moment de la vie, dans un contexte particulier. Il s'agit d'une situation où une personne est plus exposée aux risques qu'aux facteurs de protection et ne peut répondre adéquatement et de façon autonome à ses besoins.

Si on associe la vulnérabilité à la mobilité pour un individu, on comprend qu'il s'agit de situations où se vivent des carences de mobilité individuelle. Par exemple, une personne qui habite à plus d'un kilomètre de services en approvisionnements alimentaires (épicerie, dépanneur) mais ne possède pas de véhicule présente le risque de **voir ses habitudes alimentaires se dégrader** (alimentation déséquilibrée). Elle va dépendre d'un réseau de contacts, ou de transports collectifs, pour pouvoir se rendre dans un commerce. **Cette situation peut s'aggraver si la personne présente un problème de santé ou ne possède pas un réseau de contacts ou d'entraide suffisant (exemples : nouvel arrivant, personne aînée dont les enfants sont exilés en ville ou vivent à plus de 50 km de distance).**

² Source : INSP. 2012.

³ Source : CIRADD. 2015.

⁴ Source : Centraide.

Plusieurs membres du CLPES de La Côte-de-Gaspé travaillent au quotidien avec des personnes en situation de vulnérabilité :

- Organismes communautaires;
- Services Québec et Emploi-Québec;
- Santé et services sociaux;
- Éducation (alphabétisation, éducation aux adultes).

Des échanges avec ces acteurs et des lectures sur le sujet permettent d'identifier les facteurs de mobilité (tableau 1), en lien avec la mobilité des personnes. Les exemples sont nombreux pour illustrer chacun des facteurs identifiés. **Dans tous les cas, une perte de mobilité entraîne une conséquence sociale majeure : l'isolement géographique et social.**

Du point de vue d'une analyse différenciée selon les sexes, on constate que **les femmes sont en moyenne plus exposées à des situations de vulnérabilité et à la pauvreté que les hommes**. Dans le *Portrait social de la pauvreté et de l'exclusion dans La Côte-de-Gaspé*, publié en 2013, les statistiques montrent que les personnes les plus à risque de connaître la pauvreté sont « *les personnes vivant seules, les couples sans enfant, les travailleuses et travailleurs pauvres* » (2013; p.14), et majoritairement les femmes.

Tableau 1 : Facteurs de vulnérabilité en lien avec la mobilité des personnes dans la MRC de La Côte-de-Gaspé

Facteurs de vulnérabilité	Exemples illustrant la situation	Conséquences et risques
Revenus moyens faibles	Famille dont les déplacements pour les loisirs des enfants et des adultes sont limités	Fragilisation de la santé (moins d'activités de loisirs pour les enfants, déjà limitées en raison des budgets).
Non-possession d'une automobile	Personne bénéficiaire de l'aide de dernier recours, habitant en dehors de Gaspé et devant effectuer un déplacement vers les bureaux d'Emploi-Québec.	Retards. Pénalités.
Absence de réseau familial ou social fort / Distance géographique importante avec ces réseaux	Personne en réinsertion sociale (exemple : sortie de détention) qui ne dispose pas d'un moyen de transport pour se rendre aux services d'aides.	Désorganisation du retour dans un milieu social. Récidive.
Niveau de scolarité faible	Nouvel arrivant ayant besoin de services d'alphabétisation ou de francisation.	Décrochage scolaire. Faible capacité à trouver un emploi ou à construire un réseau social d'appartenance.
Santé physique et/ou mentale fragile	Personne ayant besoin de soins de santé réguliers en dehors de la MRC.	Dégradation de la santé. Mort.
Âge	Personne ainée qui a besoin de se rendre à l'épicerie.	Défauts de nutrition. Fragilisation de la santé physique et mentale.
Sexe	Femme vivant seule, ou responsable d'une famille monoparentale, habitant à plus de 1 km des centres de services.	Difficultés dans la gestion du temps professionnel et individuel. Précarité d'emploi.

Occupation du territoire dans la Côte-de-Gaspé et saines habitudes de vie : constats

En février 2012, l'Institut National de Santé Publique du Québec (INSP) publiait le *Portrait de l'environnement bâti et de l'environnement des services : un outil d'analyse pour améliorer les habitudes de vie*. Ce document est éclairant du point de vue de la mobilité, puisqu'il fait une analyse détaillée de l'accessibilité aux services en fonction de l'occupation du territoire. L'INSP y expose **la relation entre une bonne mobilité et de meilleures habitudes de vie**. Plus les services sont accessibles à tous, à l'intérieur de faibles distances, meilleures sont les chances d'améliorer les habitudes de vie des citoyens (marches plus fréquentes, transports actifs comme le vélo, utilisation des transports collectifs). Dans le rapport, il est démontré que l'accessibilité des services, donc la capacité de s'y rendre par divers moyen de transport, est plus forte dans un environnement bâti plus dense, où les distances sont réduites. Une zone urbaine offre en ce sens des services plus accessibles du point de vue géographique à plus grande quantité de personnes.

Les résultats de cette étude sont présentés par région sociosanitaire (RSS). En général, **la région Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine présente les moins bonnes conditions d'accessibilité et de densité par rapport aux autres RSS du Québec. Par extension, il faut comprendre que c'est la qualité de vie qui est en jeu**. En dehors de l'utilisation de l'automobile individuelle, qui n'est pas accessible à tous et qui n'est de toute évidence pas une solution durable, la mobilité des Gaspésiens est fortement compromise.

Les deux graphiques présentés ci-dessous sont issus de l'étude. Ils viennent illustrer de façon claire la situation dans la RSS de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. Les défis à relever pour améliorer la mobilité des personnes sur le territoire de la MRC de La Côte-de-Gaspé concernent en grande partie **l'aménagement et l'occupation du territoire**⁵.

⁵ Source : INSP. 2012. P. 26 et p. 42

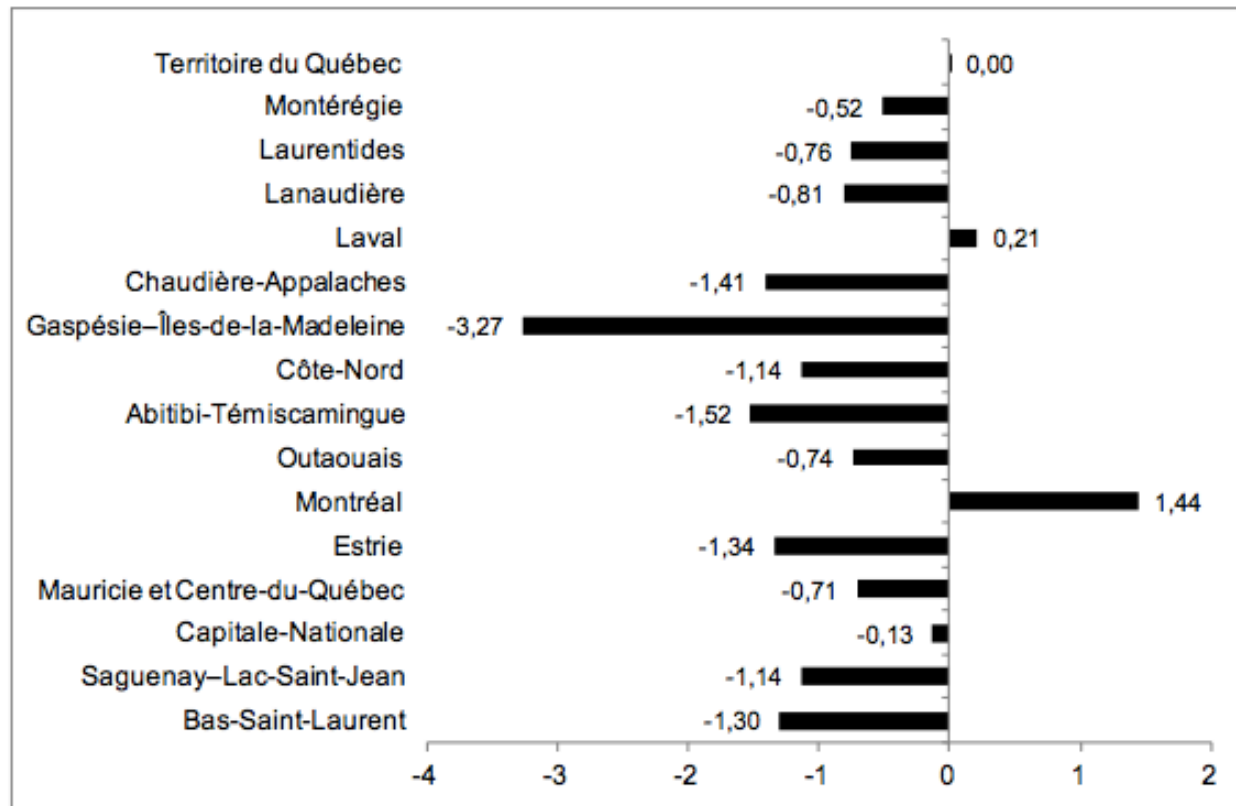


Figure 13 Potentiel piétonnier, régions et Québec⁷

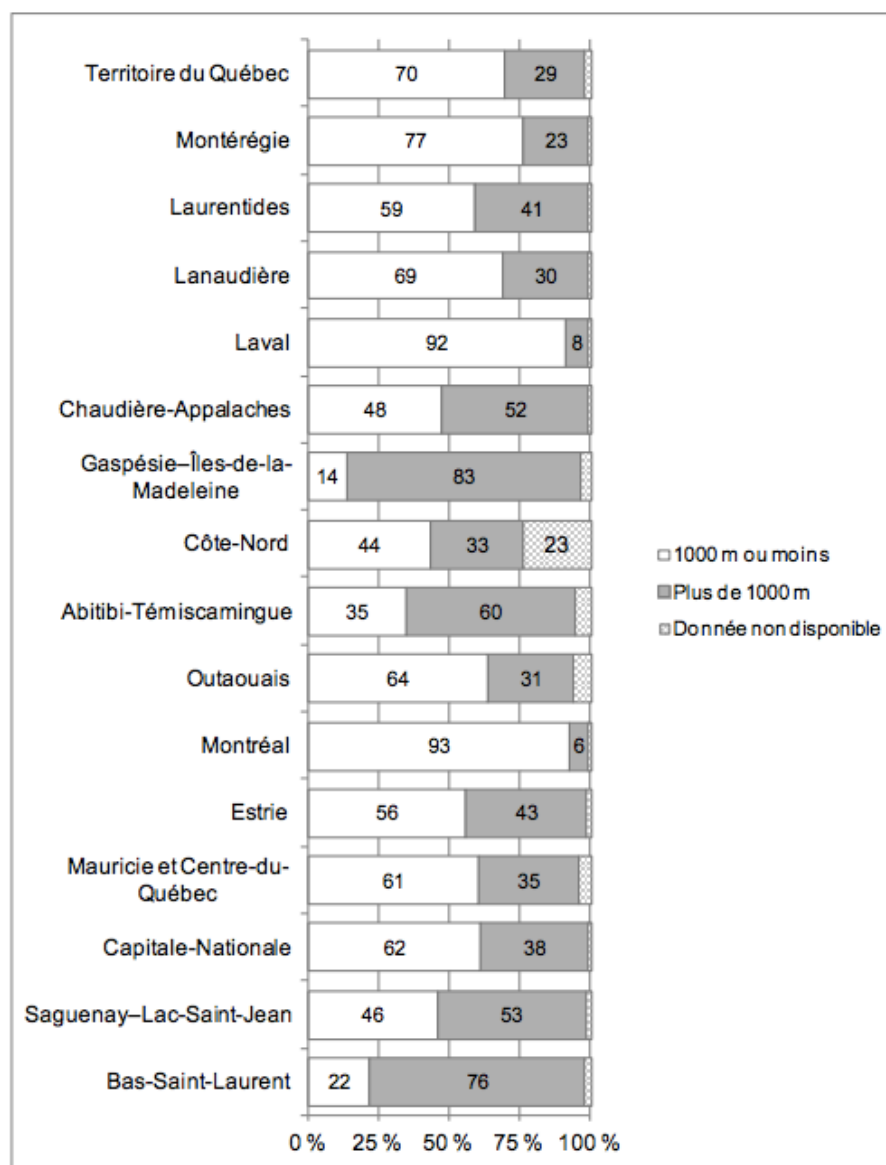


Figure 25 Proportion de la population vivant dans des AD dont le point central est à plus de 1000 mètres et dans des AD dont le point central est à moins de 1000 mètres d'un parc ou d'un espace vert

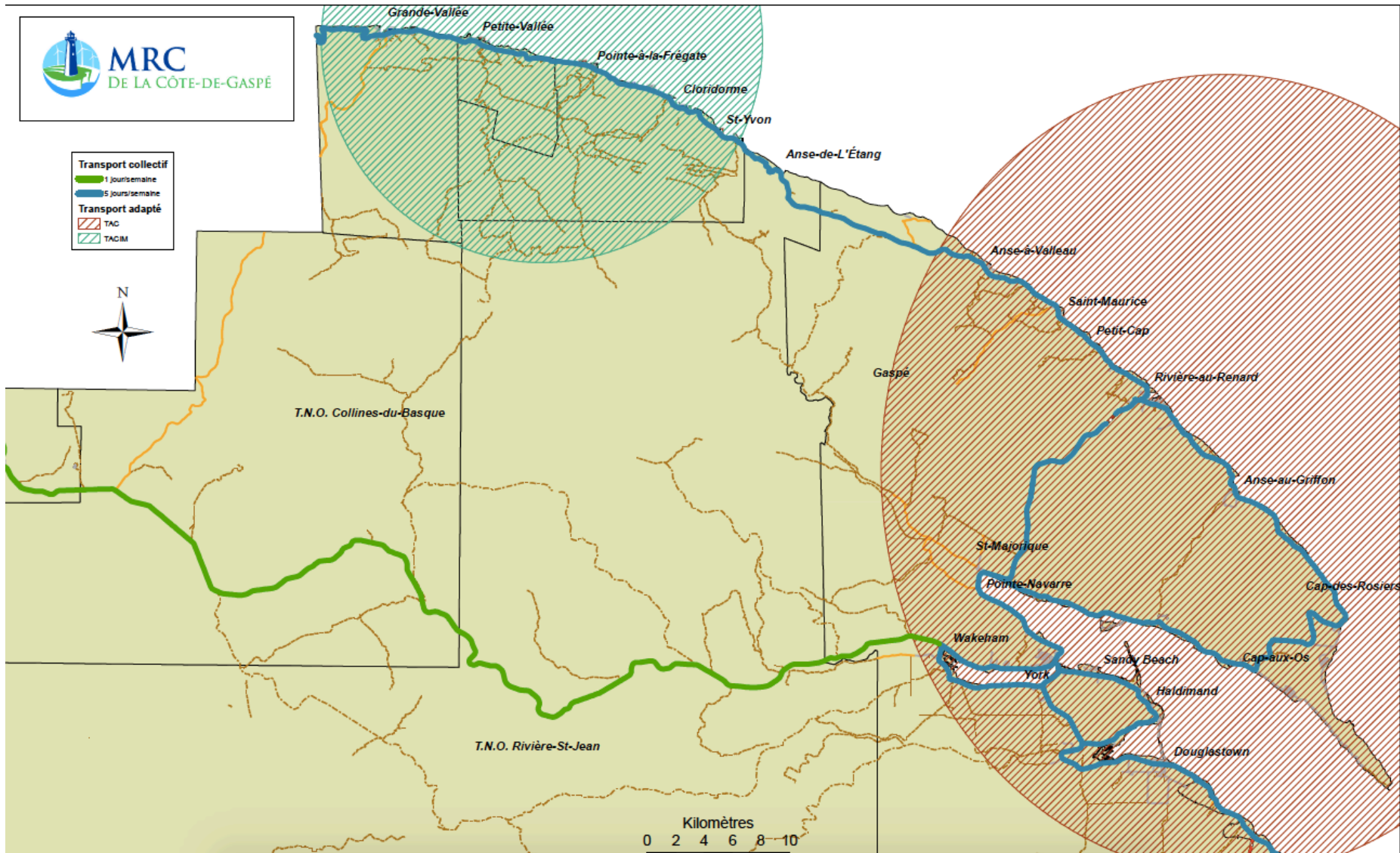
Les services de transports collectifs sur le territoire de La Côte-de-Gaspé. État de situation

Situation sur la carte

La carte suivante montre les lignes de transports collectifs opérées par la RÉGÎM, ainsi que les zones d'activités des deux organismes de transport adapté et collectif (TAC) de La Côte-de-Gaspé. Elle permet de tirer les constats suivants :

- La ville de **Murdochville demeure isolée** géographiquement. Les services de transports collectifs ne sont disponibles qu'une fois par semaine, le vendredi;
- Les transports collectifs de la RÉGÎM ne sont **pas disponibles les fins de semaine**. Il s'agit, excepté pour la ligne entre Gaspé et Murdochville, de lignes disponibles le matin et en fin d'après-midi, du lundi au vendredi. Ces lignes visent donc principalement le **transport journalier de travailleurs** (8h à 16h environ);
- Il y a une **discontinuité de services entre les deux organismes de transports adaptés**. L'absence de continuité se situe à la frontière d'activités entre la TAC de Gaspé et la TACIM de l'Estran, soit entre l'Anse-à-Valleau et St-Yvon. Cette discontinuité peut être problématique pour plusieurs personnes qui souhaitent se rendre d'une zone à l'autre et ce, pour différentes raisons (visite médicale à l'hôpital, visite familiale, activités, loisirs, etc.).

Si les services de transports collectifs connaissent un certain succès dans la MRC et un bon taux de satisfaction parmi les usagers réguliers, des défis importants demeurent quant à une accessibilité équitable pour les habitants de tous les secteurs de la MRC de La Côte-de-Gaspé.



Identités des transporteurs

Plusieurs organisations et entreprises assurent des services de transports dans la MRC de La Côte-de-Gaspé. Nous excluons de cette liste les transports assurés par ambulances, qui constituent des cas particuliers.

RÉGÎM

La Régie intermunicipale de transport Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine assure la gestion de 7 lignes régulières de transports collectifs dans la MRC⁶. Ces lignes couvrent les principaux axes routiers du territoire, comme le montre la carte de la page précédente. Ces lignes sont disponibles aux usagers à des horaires précis, sur réservations ou sur présentation aux arrêts définis.

La RÉGÎM assure également depuis 2013 des services de navettes sur demande vers les arrêts des autobus de la compagnie Orléans Express, qui propose des trajets à l'extérieur de la MRC et la Gaspésie.

La RÉGÎM est un acteur majeur du transport collectif pour la région administrative Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.

Orléans Express

La compagnie Orléans Express, du groupe Keolis, détient plusieurs permis d'exploitation de lignes interrégionales au Québec⁷. C'est cette compagnie qui assure une liaison autour de la route 132, vers Rimouski, Québec et Montréal. Les horaires sont fixes, ainsi que les arrêts, avec un départ par jour dans chaque sens.

Depuis trois ans, la compagnie a réduit considérablement le nombre d'arrêts de ses lignes, proposant des arrêts dans les plus grands centres uniquement (Gaspé, Grande-Vallée). Avant 2013, Orléans Express effectuait des arrêts dans toutes les municipalités, à l'exception de Murdochville.

Cette réduction de services a causé des difficultés aux usagers habitant l'extérieur de ces grands centres, utilisant ces trajets. En effet, la compagnie était la seule à proposer un tel service de desserte locale. Ces modifications de trajets, couplées à une réduction

⁶ Voir <http://regim.info/horaires-et-trajets/liste-des-trajets/>

⁷ Voir : <https://www.orleansexpress.com/fr/>

des fréquences (de deux à une par jour) et une augmentation du prix du billet, ont été sévèrement critiquées par les acteurs socioéconomiques et politiques de l'ensemble de la Gaspésie.

Pour de nombreuses personnes, bien que peu flexible, il demeure le moyen de transport collectif le plus économique pour se rendre en ville, que ce soit pour une visite privée (familiale par exemple) ou pour des soins de santé.

TAXIS

On compte trois compagnies de taxis dans la MRC :

- Taxi Fortin et Fils⁸, également connue sous le nom Taxis Réal Philibert. Cette compagnie est basée à Rivière-au-Renard. Elle n'offre cependant que du transport vers les grands centres (Québec et Montréal) en porte-à-porte et sur réservations;
- Taxi Déry. La compagnie couvre principalement le secteur de Rivière-au-Renard. Elle possède aussi deux autobus scolaires de 6 passagers. Elle offre des services subventionnés de transport adapté sur demande et admissibilité de la clientèle;
- Taxi Porlier. La compagnie est basée au centre-ville de Gaspé. Elle répond aux besoins de services de taxis locaux et territoriaux et offre également du transport adapté subventionné.

On compte peu d'entreprises de taxis dans la MRC. Il n'existe aucune compagnie basée dans l'Estran, malgré que des permis d'exploitation soient disponibles.

Bien de ce moyen de transport soit cher, il est dans bien des cas le meilleur choix pour en usager, en termes de flexibilité et d'efficacité. Les transporteurs par taxis répondent à une demande importante chaque année sur le territoire.

TAC de la Côte-de-Gaspé

La MRC compte deux organismes de transports adaptés. Le premier est la TAC de la Côte-de-Gaspé, pour Transport adapté et collectif. L'organisme offre des services de transports adaptés, qui s'adressent à une certaine clientèle, par autobus. Les usagers doivent d'abord passer par un processus d'admissibilité et répondre aux critères définis par Transports Québec. Ces personnes doivent avoir une « déficience significative et persistante »⁹.

⁸ Voir : <http://www.taxifortin.com/transport-vers-les-grands-centres/>

⁹ Source : TAC de la Côte-de-Gaspé.

Les usagers peuvent réserver une place sur l'autobus, au moins 24 heures à l'avance afin d'éviter tout risque de refus. Les services de TAC constituent un réel accompagnement pour les usagers. Il s'agit d'un service très peu coûteux, offrant du porte-à-porte avec le soutien de chauffeurs formés à apporter une aide à l'embarquement et au débarquement.

Le TAC de la Côte-de-Gaspé couvre un territoire étendu, majoritairement dans le secteur du Grand Gaspé, mais également à Prével et Coin-du-Banc, dans la MRC du Rocher-Percé.

TACIM

Transport adapté et collectif intégré des Marées inc. (TACIM) est l'autre organisme offrant du transport adapté collectif dans la MRC. Le TACIM est basé à Grande-Vallée, et couvre un secteur allant de Madeleine, en Haute-Gaspésie, vers L'Anse-à-Valleau et le centre-ville de Gaspé. En 2015-2016, le TACIM a effectué plus de 8000 déplacements sur ce territoire, soit plus de 600 par mois. Il s'agit d'un service essentiel pour de nombreux usagers.

Depuis plusieurs années, la direction du TACIM est proactive pour son territoire, en établissant des partenariats pour divers accompagnements dans le cadre d'activités de loisirs sur son territoire (admissibilité universelle dans ce cas). Elle s'entend notamment avec la RÉGÎM depuis 2013 pour assurer le service de la ligne 11 de la régie, entre Grande-Vallée et St-Yvon. Les deux organismes fonctionnent par la vente de sièges dans les autobus. Le TACIM est depuis 2013 propriétaire de ses deux mini-bus et d'un véhicule de taxi.

La philosophie du TACIM est particulièrement intéressante dans une perspective d'amélioration de la mobilité, puisqu'elle propose le développement de partenariats avec les acteurs du territoire afin de favoriser l'accès aux activités du plus grand nombre de personnes. Il s'agit de modèles innovants et flexibles, issus de réflexions prolifiques entre acteurs.

Transport scolaire

On compte 20 compagnies de transports scolaires pour la Commission scolaire des Chics-Chocs. Chaque transporteur possède de 1 à 5 véhicules scolaires. Deux compagnies seulement offrent du transport nolisé de ses autobus, soit Transport Cathy Chicoine inc. à Grande-Vallée et Autobus Couture et Cahill dans le secteur Gaspé-Percé.

En moyenne, chaque compagnie transporte, dans plusieurs autobus, 50 élèves de niveau primaire et 45 de niveau secondaire dans la MRC, en comprenant également le secteur de Prével et Coin-du-Banc¹⁰.

Souvent, les autobus ne sont pas occupés à leur pleine capacité. De nombreuses places sont vides chaque jour, alors que le transport scolaire est en mesure de couvrir l'ensemble du territoire. En ce sens, il pourrait profiter à des usagers citoyens sous certaines conditions.

Dans le cas de la commission scolaire anglophone (Eastern Shores School board), la situation est différente puisque les autobus sont la propriété des établissements et de la commission scolaire elle-même.

¹⁰ Source : Commission Scolaire des Chics-Chocs.

Pistes de solutions et recommandations

Voici les recommandations faites suite à la réalisation de rencontres, de lectures et d'observations en lien avec une amélioration de la mobilité dans La Côte-de-Gaspé.

RECOMMANDATION 1 - Constituer un comité Transports et Mobilité Côte-de-Gaspé

À l'heure actuelle, aucune instance politique ne porte le dossier des transports à l'échelle des MRC ou à l'échelle de la Gaspésie. Il y a plusieurs transporteurs sur le territoire de la MRC, dont la Régie intermunicipale de transport de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM). Sa mission est d'*accroître la mobilité des personnes en offrant des services organisés de transport collectif à toute la population sur le territoire de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine*". Dans les prochaines années, la Régie est appelée à devenir un partenaire majeur pour le développement de solutions de transport collectif.

Il faut qu'une entité politique puisse accompagner les entreprises, organismes et régies de transports collectifs. Un échange d'information doit pouvoir se créer, en même temps que d'affirmer un soutien durable au transport collectif.

D'un tel comité pourront émerger des solutions nouvelles pour améliorer la mobilité des habitants de la Côte-de-Gaspé. Ce comité pourrait notamment se pencher sur **l'harmonisation des transports de personnes d'un service de transport adapté à l'autre, pour le cas des personnes habitant l'Estran**. Il s'agit de trouver une solution à la rupture de services entre St-Yvon et L'Anse-à-Valleau (voir carte et zones de transports adaptés). Par ailleurs, **lors de rencontres de travail avec la RÉGÎM, nous avons pu constater une grande ouverture pour travailler de concert avec les élus de la MRC dans une optique d'amélioration des services**.

Voici une proposition de composition de ce Comité :

- Direction générale de la MRC;
- RÉGÎM;
- TAC de la Côte-de-Gaspé;
- TACIM de l'Estran;

- Entreprises de taxis de la MRC;
- Un des trois Centres d'action bénévoles de la MRC;
- Commission scolaire des Chics-Chocs (responsable du transport scolaire);
- Eastern Shores School board.

RECOMMANDATION 2 - Engager une réflexion sur la mobilité des services

Tel que mentionné dans ce rapport, il apparaît intéressant d'élargir les perspectives quant aux recherches de solutions en matière de mobilité et d'accessibilité. À ce titre, une réflexion axée sur la mobilité des services semble une piste intéressante.

Nombreux sont les habitants de la MRC qui vivent à plus d'un kilomètre des services dont ils ont le plus souvent besoin. Ces services sont aussi difficilement accessibles autrement qu'en automobile ou véhicule motorisé. Les trajets à pieds peuvent être dangereux dans plusieurs cas.

S'il est impossible de répondre à tous les besoins de mobilité par les transports collectifs, une partie de la demande pourrait être satisfaite en rendant les services mobiles jusqu'aux personnes.

En juin 2016, dans les Basses Laurentides, un projet de Caisse Desjardins mobile a vu le jour. Un autobus a été transformé pour offrir des services bancaires dans le territoire, incluant la rencontre de conseillers financiers¹¹. Dans le grand Gaspé, la Caisse populaire Baie-de-Gaspé a mis plusieurs actions en œuvre pour rendre ses services plus accessibles : navettes sur demandes vers la Caisse, formation gratuites pour l'utilisation des services virtuels, etc. Il s'agit d'une ouverture intéressante vers des services mobiles.

Les services de livraisons à domicile doivent être encouragés, que ce soit pour l'épicerie ou la pharmacie dans les cas qui le permettent. Dans une telle perspective, le maintien à domicile des personnes âgées sera facilité. Pour une grande partie de ces personnes, l'idée de rester le plus longtemps possible chez soi est importante, voire essentielle.

¹¹ <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2016/06/20/009-desjardins-premiere-caisse-mobile-roues.shtml>

RECOMMANDATION 3 – Soutenir les initiatives d'accès à l'information des personnes à risque d'être en situation de vulnérabilité

L'accès à une information pertinente et structurée pour l'ensemble des citoyens fait partie intégrante d'une volonté d'améliorer la mobilité des personnes. C'est pourquoi le présent rapport recommande qu'une attention particulière y soit apportée par les acteurs politiques de la MRC.

Les recherches effectuées pour ce travail et les rencontres d'acteurs socioéconomiques dans l'ensemble de la MRC ont montré que l'accès à l'information peut limiter efficacement une situation de vulnérabilité. En effet, une personne bien informée sur ses droits ou sur les services auxquels elle a accès et dont elle peut avoir besoin pourra plus facilement trouver de l'aide. Le déploiement des Carrefours d'information aux Aînés (CIA) par les Centres d'action bénévole (CAB) du Québec en est un bon exemple. Ces Carrefours offrent des informations ciblées pour les personnes âgées et les proches aidants, leurs permettant de disposer d'un accompagnement spécifique. **En moins de deux ans, les CIA de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ont rejoint plus de 800 Aînés dans la région et plus de 200 proches aidants¹². Il s'agit d'un service qu'il faut pouvoir maintenir, soutenir et développer.**

L'accès à l'information peut être de différentes natures. Il peut notamment concerner les services de mobilité auxquels des personnes ont droit dans certaines situations. Il s'avère selon plusieurs acteurs rencontrés que beaucoup de personnes en situation de vulnérabilité ne savent pas si elles peuvent bénéficier de certains services de transports pour se rendre à leurs soins de santé.

Dans un autre ordre d'idées, l'autonomie des personnes passe par l'accès à l'information. Une personne autonome peut se définir comme étant en pleine possession de ses moyens, mais également en connaissance de ses propres limites (santé physique, santé mentale, âge). Citons à titre d'exemple le développement de services de traitements d'hémodialyses à la maison, un soin essentiel pour les personnes souffrant d'insuffisances rénales mais qui demande souvent à ces dernières d'effectuer des déplacements qualifiés de difficiles pour y avoir accès¹³. En développant une formation adressée aux personnes en insuffisances rénales, afin de que ces dernières puissent s'auto-administrer ces soins, on peut répondre efficacement à plusieurs défis de mobilité et améliorer directement la qualité de vie.

¹² Source : CAB le Hauban de Gaspé. CIA de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. 2016.

¹³ Source : Radio-Gaspésie. <http://radiogaspesie.ca/36385-2/>

L'accès à l'information se conçoit aussi à travers l'évolution rapide des outils numériques. En ce sens, **le soutien aux formations sur l'utilisation courante des nouvelles technologies de l'information et des communications** entre dans une réflexion sur l'amélioration de la mobilité, en lien avec l'accès adéquat à l'information. En termes d'accessibilité des services, l'utilisation des outils numériques est une alternative courante aux déplacements physiques. Le numérique nous permet de penser autrement et plus largement le concept de mobilité. Cependant, cette utilisation n'est pas évidente pour tous.

Sur le plan démographique, la MRC de la Côte-de-Gaspé compte une forte majorité de personnes de 45 ans et plus. La région Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine demeure la région du Québec avec la forte proportion de personnes Aînées au Québec. Il s'agit de la tranche de population qui est la moins familière avec les outils numériques. Il est donc important de développer et soutenir les initiatives de formations pour ces personnes.

RECOMMANDATION 4 - Privilégier une densification urbaine, notamment autour des centres de services

À plus long terme, une réflexion sur la densification urbaine des territoires de la MRC de la Côte-de-Gaspé doit avoir lieu. Si la densification comporte des risques de dévitalisation pour de plus petites municipalités, ou pour des municipalités où l'activité économique est actuellement faible, il est nécessaire de l'envisager.

Actuellement, la manière d'habiter le territoire est pensée selon une logique de propriété privée individuelle. Si beaucoup peuvent avoir accès à un terrain pour se bâtir une maison individuelle (modèle privilégié d'habitat occidental), ce mode d'occupation du territoire comporte un immense défi du point de vue de l'accessibilité et de la durabilité. Plus les populations se concentrent sur un territoire, plus il est possible de répondre à des besoins de mobilité par des transports collectifs. Également, les points de services sont accessibles au plus grand nombre.

RECOMMANDATION 5 – Étudier l’ouverture du transport scolaire aux adultes pour une offre de transports partagés

Dans d’autres régions du Québec, des initiatives de partage d’autobus scolaires ont vu le jour avec un certain succès. C’est le cas de la Commission scolaire Pierre-Neveu, dans les Laurentides. Dans la MRC de La Côte-de-Gaspé, on compte 20 entreprises de transports scolaires pour le secteur francophone (Commission scolaire des Chics-Chocs). Dans le secteur anglophone, les autobus sont gérés par la Commission Eastern Shore School board. Ces entreprises possèdent entre 1 et 5 véhicules chacune et ces derniers peuvent accueillir jusqu’à 50 élèves. Dans les secteurs moins densément peuplés, les autobus sont souvent peu remplis. Ces places pourraient être occupées par des personnes qui effectuent les mêmes trajets que les enfants ou les adolescents qui se rendent à l’école.

Dans le cas où les transports collectifs sont une alternative pour favoriser la mobilité, l’ouverture des transports scolaires à d’autres clientèles semble être une piste intéressante pour augmenter l’offre.

RECOMMANDATION 6 - Sensibiliser la population de la MRC aux transports collectifs et au covoiturage

Un travail de sensibilisation (promotion) aux avantages des transports collectifs et du covoiturage pourrait être fait à l’échelle de la MRC.

Le covoiturage constitue un moyen de transport efficace dans plusieurs cas, notamment entre voisins, entre membres d’une famille ou encore entre collègues de travail. Cette option pourrait se voir démocratisée en même temps que de proposer une harmonisation des moyens de transports.

Dans de nombreux cas, le covoiturage est déjà une option privilégiée pour organiser le transport parascolaire d’enfants ou le transport d’une municipalité à l’autre à heures fixes pour se rendre au travail (exemple : habitants de Grande-Vallée qui travaillent au centre-ville de Gaspé). **Dans plusieurs contextes, une sensibilisation à l’échelle de la MRC permettrait de passer à l’option du**

covoiturage pour répondre plus efficacement aux besoins. Il s'agit d'une réelle philosophie d'entraide et de solidarité qui accompagne de tels échanges de services.

Une sensibilisation aux transports collectifs pourrait dans le même temps, et via les mêmes outils de promotion, avoir lieu. L'utilisation du transport adapté pour ceux qui peuvent y avoir droit, l'utilisation des services de la RÉGÎM ou encore les changements opérés récemment dans les services d'Orléans Express devraient être cités. En ce sens, la MRC pourrait jouer un rôle plus important pour donner de la visibilité aux moyens de transports collectifs disponibles sur le territoire. Chaque jour, plusieurs personnes utilisent ces services. D'après ces dernières études statistiques, les utilisateurs de services de la RÉGÎM sont satisfaits de ce service et n'hésitent pas à le réutiliser après un premier trajet. Ces témoignages concrets pourraient appuyer une telle promotion.

RECOMMANDATION 7 – Assurer une veille stratégique par rapport au développement de l'électrification des transports

Dans les mois et années à venir, au Québec, d'importants chantiers pour favoriser l'électrification des transports vont s'ouvrir. Il est du rôle des instances politiques de pouvoir s'informer adéquatement de ces projets auprès d'instances telles que le Ministère des Transports du Québec, et mobiliser les acteurs potentiellement concernés à l'occasion.

L'électrification des transports prendra plusieurs formes au Québec. Les programmes financiers qui accompagneront les initiatives de développement pourraient bénéficier à plusieurs communautés de la MRC à moyen et long terme.

Argumentaire pour une amélioration de la mobilité dans la Côte-de-Gaspé

Pourquoi les instances publiques locales doivent travailler à une amélioration de la mobilité des personnes à l'échelle de la MRC ?

Vulnérabilité et mobilité

Avoir accès à des services, dans l'ensemble d'un territoire, est un droit fondamental pour tous les citoyens. Chacun doit avoir accès à des moyens de transports abordables et sécuritaires pour effectuer des déplacements dans le but de répondre à divers de leurs besoins. À la base des besoins matériels et existentiels se trouvent de nombreux services auxquels les citoyens ont droit : alimentation, soins de santé, accès à l'information, éducation, travail, loisirs et participation au milieu d'appartenance. Si l'accès à ces services et activités est compromis, alors une personne risque d'être en situation de vulnérabilité. À plus long terme, une personne risque de vivre l'isolement et l'exclusion sociale.

Dans un contexte démographique où la population est vieillissante, où les proches se trouvent souvent à l'extérieur de la région administrative voire de la province, les instances politiques locales doivent placer la mobilité sous leur responsabilité.

Avec la disparition du pallier régional de concertation et les difficultés éventuelles des plus petites municipalités pour contribuer à l'amélioration de la mobilité de ses habitants, la MRC est une instance toute désignée pour assurer la mise en œuvre d'actions concrètes pour la mobilité des citoyens. C'est à la MRC d'appliquer les recommandations issues de ce rapport, de concerter les principaux acteurs du secteur des transports et des services de proximité et d'assurer une représentation politique des citoyens en matière de mobilité.

La culture de l'automobile

Si l'automobile règne en majorité dans les habitudes de déplacements des habitants de la Côte-de-Gaspé, elle s'avère être un moyen très coûteux qui n'est pas accessible à tous. De plus, elle constitue un moyen de transport polluant et non durable. Les

instances locales doivent inviter les citoyens à utiliser d'autres moyens de transport pour leurs déplacements, ou à partager le plus possible les places disponibles afin de faire du covoiturage. Cette pratique fait ses preuves à travers le monde, en limitant potentiellement le nombre de véhicules sur la route, en opérant un partage des frais de déplacements et en ouvrant des espaces nouveaux de socialisation.

Préparer une nouvelle occupation du territoire

L'amélioration de la mobilité des citoyens constitue un projet à moyen et long terme. C'est en ce sens qu'une réflexion sur l'occupation du territoire dans les 20 à 50 prochaines années peut pleinement s'y inscrire. Les futurs plans d'urbanisme doivent être pensés en fonction de la mobilité des personnes et des services. Les nouvelles technologies sauront également changer la donne de notre occupation actuelle du territoire.

Il faut ouvrir l'espace de discussion pour permettre cette réflexion dès maintenant et sur le long terme. L'intégration de nouveaux regards sur la mobilité et de solutions novatrices dans une réflexion sur l'occupation du territoire permettra à chacun des territoires de la MRC de la Côte-de-Gaspé d'anticiper adéquatement les changements à venir et d'assurer la pérennité des communautés qui les habitent.

Suivre la tendance quant à l'électrification des transports

En lien notamment avec l'utilisation polluante de l'automobile individuelle, l'électrification des transports pourrait jeter les bases d'un nouveau rapport à la mobilité individuelle.

Depuis 2013, les gouvernements qui se sont succédés à l'échelle provinciale ont présenté des programmes pour l'électrification des transports au Québec.

Il en va de la responsabilité des instances locales d'assurer une veille stratégique quant aux programmes financiers et aux aides permises pour l'utilisation de moyens de transport électriques. Ces programmes et aides pourraient constituer des incitatifs auprès de services qui souhaitent desservir leurs clientèles en se déplaçant.

Sur l'importance du développement social en Gaspésie

Pour conclure ce rapport, il est nécessaire de rappeler l'importance du développement social et de la concertation en lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale pour les territoires de la Côte-de-Gaspé.

Le travail présenté ici a été effectué durant l'été 2016. Il fait partie des derniers projets réalisés grâce à l'enveloppe de l'Alliance pour la Solidarité (2011) et aux budgets accordés par le Secrétariat aux Aînés pour l'Approche Territoriale Intégrée (ATI). L'ATI est l'approche retenue pour coordonner le développement social des territoires de la MRC entre 2011 et 2016. Au début de l'été 2016, la coordination de l'ATI de la Côte-de-Gaspé a cessé et aucun budget pour le développement social n'a été décidé au début de l'automne 2016.

Cette absence de décision en faveur du développement social et de la poursuite du travail accompli depuis plusieurs années risque d'avoir des conséquences néfastes pour les populations habitant les territoires de la Côte-de-Gaspé. En effet, les projets réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action du CLPES montrent qu'il reste encore beaucoup de travail à faire et qu'il est nécessaire de poursuivre les efforts. La plupart, comme ce rapport, présentent des états de situation et plusieurs recommandations pour aller plus loin :

- Poursuivre la concertation entre les acteurs socioéconomiques;
- Assurer un rôle de représentation politique en faveur de la solidarité des territoires;
- Constituer des comités de travail pour prendre des décisions éclairées;
- Mettre en œuvre les recommandations émanant des derniers travaux réalisés pour le CLPES.

Les recommandations du rapport en harmonisation des transports présentées ici ne font pas exception à ces constats. En outre, ils viennent les renforcer. Au-delà de la création de contrats de travail temporaires qui permettent la rétention de professionnels qualifiés et de leurs familles dans la Côte-de-Gaspé, il s'agit de la mise en œuvre d'actions pour l'amélioration de la qualité de vie de tous et chacun. Le développement social est une partie intégrante et indissociable du développement durable des territoires de la MRC de la Côte-de-Gaspé.

Références

Comité de Lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale de la MRC de La Côte-de-Gaspé. Portrait social de la pauvreté et de l'exclusion dans La Côte-de-Gaspé. Octobre 2013.

Comité de Lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale de la MRC de La Côte-de-Gaspé. Harnois S. « Portrait de village ». État des lieux de la Paroisse de Cap-aux-Os. Juillet 2016

Institut National de santé publique du Québec. Direction du développement des individus et des communautés. Portrait de l'environnement bâti et de l'environnement des services : un outil d'analyse pour améliorer les habitudes de vie. Février 2012.

SEGMA Recherche. RÉGÎM. Étude sur les habitudes de transport et le degré de satisfaction des utilisateurs du transport collectif. Avril 2014

RÉGÎM. Planification Stratégique 2015-2020.

Lafond Desrosiers M. Obstacles à la mobilité dans les MRC Avignon : portrait et solutions potentielles. CIRADD. 2015. 42p.

Comité de Lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale de la MRC de La Côte-de-Gaspé. Guilbert N. Être bien chez soi et à tout âge. Étude qualitative sur les besoins des Aînés – Habitation. Septembre 2016.